

講演 4

カンボジアの消費市場の変化について

名古屋大学カンボジアサテライトキャンパス長・特任准教授 **ンガウ・ペンホイ**

カンボジアはベトナムとタイ、ラオスの隣の国で、人口は約 1,500 万人、そのうちプノンペンの人口は約 175 万人である。面積は日本の半分程度で、国家 GDP は 150 億ドルである。1 人当たり GDP は去年 1 千ドルを超えたところだ。

ここ 15 年間の経済成長は著しく、平均して 7.8%、つまりこの期間で GDP が約 4 倍になった事になる。

アジア消費市場のフロンティア

カンボジアの消費市場
の変化について

講師: Ngov Penghuy

日付: 2014年11月15日

場所: 専修大学・

1

カンボジア経済の基礎情報

- 人口: 約 1,500 万人 (うち、プノンペン: 約 175 万人)
- 面積: 181,035 km²
- 国家 GDP: 約 15 billion USD
- 一人当たり GDP: 1,036 USD (2013)
- 輸出: 6,530 million USD
- 輸入: 9,488 million USD

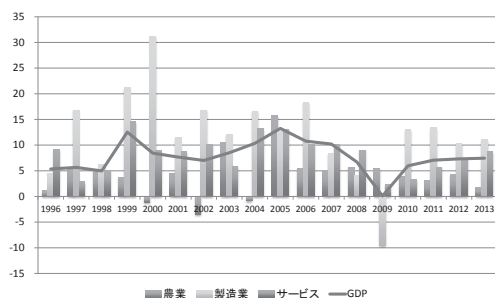
2

2003 年にはカンボジアで初めてスーパーマーケットらしい店として Sorya Supermarket ができ、そこにカンボジアでは初めてのエスカレーターが導入され、NHK でも特集された。ほとんどの人が乗れなかったので、乗るときと降りるときに必ず補助員がつかないといけなかった。この初めてのエスカレーターは画期的なものであった。

今年 6 月にイオンモールができ、Sorya Supermarket もかなり危機感を感じたと思う。お客もかなり減ったと聞いている。私もお昼ご飯を食べに行っているが、人が多い。特に飲食関係はだいたい満員である。ただ、服やブランド物を中心に揃えているので、シャツ 1 枚 100 ドル、70 ドルなどかなり高額なものが多く、それはあまり売れていないようだ。複合施設なのでいろいろなものがあり、映画館もあればボーリング場、歯医者もあり、化粧品売り場は、活気があり、1 日過ごしてもいいと思えるようなところである。

いままでプノンペンではお金があっても本物が買えないという不満が若者にはかなりあったようで、Sorya Supermarket などでもニセ物が多く、イオンモールは若者にとって、特に裕福層にとっては本物を買えるところだと信頼されているようだ。いままでお金がある人は良いものが欲しいときは、たびたびバンコクまで行っていたし、もっと裕福になるとシンガポールまで足を延ばしていた。プノンペンからバンコクまでは 1 時間、シンガポールは 2 時間しかかからないからだ。しかし、イオンモールができて、みんな買い物をより楽しめるようになったと聞いている。

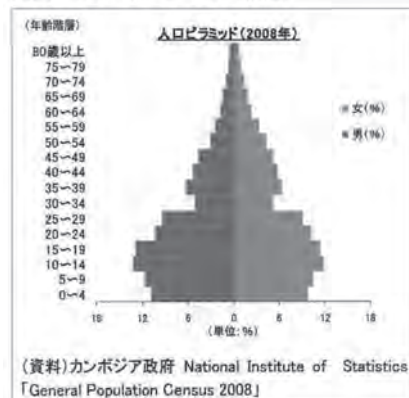
経済成長率(1996-2013)



ADB, Key Indicators 2014

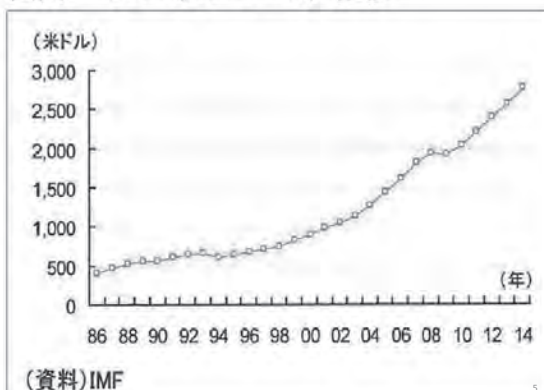
3

図表1 カンボジアの人口構造



4

図表2 GDP (PPPベース) 推移

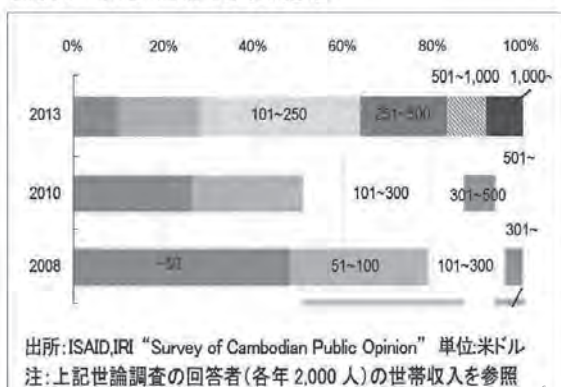


5

昨今、カンボジアの人口構造を見ると、若い人口が多いのが特徴である。人口は1,500万人だが、6割が30歳未満だ。それも消費活発化の原動力の1つではないかと思う。

これはGDPの購買力平価ベースで推移を見たものだが、この15年間でだいたい4倍になっている。先ほど国家GDPも4倍になったと言ったが、購買力平価ベースでも4倍になっていることがわかる。

図表3 月額世帯収入の推移



6

- 他の新興国にも見られる、都市部と農村部の人口集積と経済格差が大きい。
- イオンの調査で、イオン・ショッピング・モールの5キロ圏内には約70万人、そのうち月当たり世帯収入が400ドル以上の中間層が78%を占めるという。

7

こちらは月額の世帯収入の推移を表している。これを見ると2008年は50ドル未満が多く、1,000ドル以上はほとんどいなかった。しかし2013年では250ドル以上は4割近く増えて、1,000ドル以上もかなり増えたことがわかる。これは消費市場を支える1つの大きな要因ではないかと考える。経済成長

が上がるに伴い、消費意欲もだいぶ高まってきたのではないかと思います。

新興国を語る際、カンボジアも例外ではないが、よく見られる現象というのは都市部と農村部の人口集積と経済格差が大きいということである。カンボジアの場合、プノンペンとその他の地域はかなり異なる。プノンペンの人口はカンボジアの15%程度だが、GDPは5割あるとも言われている。つまり、プノンペンでの消費の潜在能力は高いと言えるのではないだろうか。

これはイオンモールの調査で、イオンモールから5キロ圏内にどういった人が住んでいるかを調べたのだが、約70万人の人が住んでおり、そのうち月額収入が400ドル以上は約80%だということがわかった。カンボジアは公務員の給料は低く、平均的な賃金が低いため生産拠点に適していると言われているが、この調査から何が言えるかというと、プノンペンは例外で、裕福層はかなり裕福で収入もかなり高いという事実である。イオンの調査でもわかるように、400ドル以上の中間層はだいたい80%というデータが出ている。

産業別消費状況

- 飲食産業: 外食の習慣があり、消費意欲が高い。
- 住宅産業: コンド、ボレイ(カンボジアの団地)が近年急増している。
- 電化製品産業: 順調に伸びている。

8

金融市場

- 現在はキャッシュ社会ですが、今後クレジットカード機能が普及すると、より消費行動が活発される可能性がある。
- 例えば、今年10月にトヨタ通商がリース機能を担い、車販売の拡大を狙う。

9

これから産業別消費状況を説明する。飲食産業に関して、カンボジアはベトナムに似ているかもしれないが、従来より外食する習慣がある。特に朝食はだいたい外で食べる。ベトナムのフォーが主流で、みんな外で食べて仕事に行く。そのぶん、お昼は家に帰って食べる。カンボジアの場合、7時半に仕事が始まり、11半時に終わる。そして2時からまた始まって5時に終わる。公務員はそういうふうになっている。民間企業は企業にもよるが、7時から12時、そして1時から4時か5時であったり、8時から始まって12時、そして1時から5時というところもある。夜は家に帰るか、あるいは飲みに行くのがプノンペンでは盛んで、飲食関係産業は商売繁盛と言われている。

もう1つは住宅産業、つまり建築系である。カンボジアの経済成長は平均で7%だが、プノンペンはその倍程度の成長率だと言われている。したがって、プノンペンではコンドミニアムやボレイというカンボジアの団地が普及しており、大人気となっている。プノンペンに行けばわかると思うが、建設ブームでもある。2008年のリーマンショックで一度不動産バブルがはじけたが、2010年に回復し、現在はかなり住宅事情もよくなっている。

もう1つは電化製品である。こちらは順調に伸びていて、人々の生活スタイルが変わってきていることがわかる。以前は旦那様が仕事をし、奥様は主婦をしている家庭もあったが、いまは両方とも働かなければならない家庭が少しずつ増えている印象である。生活にゆとりが出ると、電化製品を購入する人が増え、それで順調に伸びている。イオンモールなどの電器屋に行くと、人が多いのがわかる。

カンボジアはドル経済で約90%が米ドルを使っている。カンボジアに行くときは、カンボジアの通貨のリエルに両替しなくても良く、すべてドルで買うことができる。どちらかというドルのほうが歓迎される。為替リスクがほとんど存在しないため、輸入・輸出においても他国に比べて有利だと思う。

カンボジアはキャッシュ社会で、買い物をする場合は現金で支払う。例えば車を買う場合、400万、500万という高い車であっても現金を持って行く。いまだにそういう国柄である。今後、クレジットやリースが普及すれば、より消費活動が活発になるのではないと思う。いま現金一括で払えない人は、ファイナンスリースに頼らざるを得ないため、イオンはマイクロファイナンスや、リースを始めている。イオンで買い物をする人は、例えば500ドルのテレビを現金がなく一括で支払えない場合、イオンでは分割支払いでもいいとなっている。車についてはトヨタ通商がリース機能を担当している。

二輪・自動車市場

- 年間40,000台の車が輸入されており、そのうち新車は約10%と言われている。
- カンボジアは日本車が大半を占めてる。大衆車はカムリ、高級車ではレクサスが圧倒的に人気である。

10

医療サービス

- カンボジアの医療水準は非常に低いため、今まで近隣諸国に医療サービスを受ける。
- 高所得:シンガポールとタイ
- 中所得:ベトナム
- 低所得:カンボジア

11

カンボジアの二輪自動車市場に関しては、年間約4万台と言われているが、そのうち新車は10%である。ほとんどは中古車である。カンボジアは左ハンドルなので、ほとんどアメリカやカナダから輸入している。二輪はホンダが進出していて、組立をしていると聞いている。ヤマハは7年前にプノンペン経済特区に土地を買ったが、来る兆しはなく、いまでも更地のままである。

カンボジア人は日本車が大好きで、大半を占めていると言われている。特に大衆車であるカムリ、カローラが大人気である。いずれも中古車であるが、その人気の理由を聞くと、この車は壊れてもパーツがあるので、すぐに修理できるので人気があるということであった。高級車ではレクサスが非常に多い。おそらくプノンペンに来ればすぐに気付くかもしれないが、道を走るとレクサスが多いのに気付くと思う。カンボジアでは新車の税金は高く、約100%前後である。中古車もかなり高いが、それでも車の購買意欲は高い。

医療に関してだが、ほかの途上国もそうかもしれないが、カンボジアの医療水準はかなり低い。したがって金銭的余裕のある人は近隣諸国に行って治療を受ける。かなり裕福な人はシンガポールに行き、その次はタイ、そこそこ裕福な人はベトナムに行くが、どうしてもなければカンボジアで治療を受ける。カンボジアは規制しない国ではあるが、つい最近までは医療分野に関しては規制がかかっていた。最近はそれも解放し、タイやベトナムなど外国の病院もカンボジアで活動できるようになった。病気になると近隣諸国まで行かなければいけないが、途中で亡くなったり、手遅れになるケースもしばしば起きるので、カンボジア政府も非常に危機感を感じて、外国の病院も歓迎するという方針転換したということである。

拡大する消費市場

- 総人口約1,500万人の割に、30歳以下の人口は約60%。
- 高まる所得増への期待 → 消費意欲が高い。
- 今まで国内で購入できなかったもの・サービスについて、その期待が大きい。

12

進化している市場化

- 日本のAEON MALL(2014年6月)を先頭に、その他のショッピング・モールの建設を着々に進行中。
- 外食産業については、ケンタッキーフライドチキン(KFC)が2007年、英国のコスタ・コーヒーが2012年、バーガーキングが2013年に相次いで進出。
- 現在、コーヒーショップ(Café)はプノンペンで若者を中心に大人気である。

13

次は拡大する消費市場について話す。年配の人とは違い、若い人は購買意欲が高い特徴がある。これから仕事をして収入が増えるだろうという期待をベースに、手持ちの給料をいま使ってしまう。カンボジアの福祉制度は充実しているとか、していないとかそういうレベルではなく、「ない」と言ってもいいぐらいの状況で、老後は自分自身しか頼れないため、年配の人は老後のために貯金をしたり、子どもに面倒をみてもらう。若い人の購買意欲が高いのは、経済成長につれて、自分の給料もだんだん上がっていくだろうという期待があるからだと思う。

最近の現象として、いままでカンボジア国内で購入できず、近隣諸国まで行かなければ買えなかったものがあつたが、その反動で、イオンモールができたときにその購買意欲が高まったのではないかと思う。

日本のイオンモールが今年の6月にでき、それを皮切りにほかの商業施設も次々と建設中である。外国の企業、特に飲食関係はケンタッキーフライドチキン(KFC)が2007年に、英国のコスタ・コーヒーが2012年に、バーガーキングが2013年に相次いで進出している。カンボジアでは1つの非常に大きなブームにもなっているのがカフェである。プノンペンのいたるところにカフェがある。何百店舗にもなるぐらい多い。いままではコーヒーを飲む習慣がほとんどなかった若者が、なぜこれほどまでに受け容れたかという、WiFiがあるからである。インターネットがいちばんの集客力になっている。ほとんどの人がiPhone等のスマートフォンを持っているので、カフェのパソコンエリアでiPhoneいじったりして1日すごせる。通信速度の速いカフェは非常に人気がある。

物流網の課題

- 国の郵便サービスが悪い。国内郵送はタクシー、バスなどに預ける。
- 物流会社が少ない → 物流コストが高い。
- 道路は急速に整備しているが、すぐに壊れるケースがしばしばある。

14

おわり

- 今まで高い経済成長を続けてきました。今後もそのトレンドが続くだろう。
- 都市部(特にプノンペン)に集中する成長パターンであり、消費意欲も一番高い地域である。
- カンボジアの人口は1500万人しかいないため、タイとベトナムなどを含むメコン地域市場として捉えるべき。

15

もう1つは物流事情についてだが、郵便事情は非常に悪い。特に国営の郵便事情は非常に悪い。日本から送る場合、資料等はEMSやFedExやDHLがあるが、国内でもものを送るときは長距離タクシーやバスの運転手に預ける。そうやっているケースがまだかなり多い。ここは将来的に外国企業が参入してくる可能性があるのではないかと思う。物流会社が少なく、物流コストが高いと言われている。競争がないため、どうしても高くなってしまふのはよくわかるが、進出している日系企業はモノを運ぶときに苦勞していると聞いている。

今日、カンボジアでは道路の整備が急速に進んでいる。100%近くODAで道路を整備している。つまり、円借款あるいは無償援助で道路や橋を整備しているが、ODAは修復には使えない。日本の道路はいいが、場合によってはすぐに壊れる道路もかなりある。政府の予算で修復しなければいけないが、遅れてしまうケースも多い。

最後になるが、カンボジアは高い経済成長を続けてきており、今後もそのトレンドは続くと思われる。しかし、それはプノンペンなどの都市部に集中している成長パターンであり、プノンペンでは消費意欲は高いが、ほかの地域ではそのような傾向は見られない。シェムリアップというアンコールワットのある州は観光地なので、観光客の消費によって支えられている。

カンボジアの人口は1,500万人しかない。ベトナムは9,000万人、タイは7,000万人ぐらいである。消費市場として外国企業が進出する際に、カンボジアだけでは市場は小さいので、メコン地域を含む進出の仕方がとられればいいのではないかと考えている。

質疑応答

(質問者A) 私の質問は最後の点に関してである。タイとベトナムを含むメコン地域市場としてとらえるべきだという指摘があったが、実際にホーチミンとプノンペンの間には自動車道路ができ、その道路に沿って多くの工業団地ができ、日本系企業も含んで外資系企業が進出しているようだが、南部のホーチミンとプノンペンを結ぶこの周辺が今後は人口が増え、発展していくという点についての展望をお聞かせいただきたい。

(ンガウ・ペンホイ) 南部経済回廊、バンコク、プノンペン、ホーチミンを結ぶ経済回廊だが、特にいまはプノンペンからホーチミンへ行く道で、カンボジアはバベット、ベトナムはモクバイという経済特区があり、経済活動が非常に活発である。ただ、その地域は生産拠点ではあるが人口が多い地域ではない。今後、消費市場に変わるかどうかは、カンボジアのバベットやベトナムのモクバイという経済特区の国境の街で仕事をしている人たちは、7万人～10万人の間だと思うが、その人たちの所得水準をどうやって底上げできるかにかかってくると思う。

(質問者B) 今日は農業問題についての話はなかったが、農業がまだ大きな割合を占めている。ボーダービジネスができたり、プノンペンが農村からの人口を吸収していくと農村が疲弊してしまう。しかし、農業の発達と都市の発達がある程度パラレルにいかなければ、国としてはなかなかうまくいかないという問題があると思う。その点についてはどうお考えか。

(ンガウ・ペンホイ) おっしゃるとおりだ。カンボジアは縫製業を中心に経済成長している。縫製業はカンボジアの総輸出の約7割を占めている。そのうちアメリカが約6割、EUは約25%である。縫製業のワーカーのうち直接雇用が60万人、間接雇用も入れるとおよそ100万人で、その人たちはほとんどが農村部から出てきており、ルイスの2部門モデルという経済モデルがあり、これで経済成長できるが、ただ疲弊もある。縫製工場のワーカーのほとんどは女性なので地方には女性がいな。つまり村の男性と女性の比率が崩れてしまっており、それが社会問題となっているところもある。

現在、カンボジアの農村部はまだそこまで疲弊はしていないが、このまま続くと疲弊して、大きな問題が起こる可能性があると思う。

(質問者B) ルイスの無限供給モデルは中国やインドネシアなどの人口の多いところであればある程度の期間成り立つと思うが、カンボジアのように人口が少ないところではすぐに限界にくるような気がして心配だ。

(ンガウ・ペンホイ) そのとおりだ。

(質問者C) カンボジアでは市場が進化しているということだが、いまのところ風土や文化や市場に適合できずに撤退していった外国企業はあるのか。

(ンガウ・ペンホイ) ある。縫製業ではときどきストライキがあり、それで撤退した企業もあるが、その数はそれほど多くはないと思う。また、ほかの企業が進出しているということで、きちんとした市場調査もせずに来てしまい、それでうまくいかないという企業もあると思う。具体的にどういう理由だったかはわからないが、1つわかるのは、いろいろ難しい手続きで悩まされている企業があると聞いている。ただ、進出している企業のほとんどはそれを織り込み済みなので、そういう事情で撤退した企業というのは逆に準備ができていなかったのではないかなと思う。

(質問者D) まず中所得者層がベトナムに行く場合の移動手段がバスなのか、飛行機なのか、どうやって移動しているのか教えてもらいたい。また、現在、キャッシュ社会と言っていたが、イオンモールのようなところでもクレジットカードは使えないのか。

(ンガウ・ペンホイ) ベトナムへはバスで行くことができる。プノンペンからホーチミンまで、国境のイミグレーションの手続きも含めて7時間で、11ドルぐらいで行ける。もちろん飛行機でも行けるが、往復で100ドル~150ドルもかかる。いま、プノンペン~ホーチミン間のメコン川に日本の無償援助で橋が建築中で、来年5月あたりに完成する予定だが、それができるともっと速くなるだろう。いまはフェリーで渡っているの、それができると30分から1時間は短縮できると思う。

2点目の質問についてだが、イオンではクレジットカードは使える。イオンにはいろいろな店があるが、多くの店で使える。

(質問者E) 私もクレジットのことを聞きたいと思っていたのだが、東南アジアの国では、クレジット機能が発達すると消費の意欲がものすごく上がる。これは国民性の問題だと思う。それはアメリ

カでもそうであった。一方、信用の問題があり、クレジットで払ったがきちんと返してくれないという問題は社会問題として発生するのではないかと思う。日本は終身雇用的な社会がベースにあるので、わりと簡単にクレジットカードは発行されるが、アメリカではほとんどクレジットカードは発行されない。アメリカでクレジットと言っているがあれはデビットカードだ。お金を預けている分でない、使えないという社会である。

そういったところに興味があり、東南アジア、特にカンボジアの場合、クレジットカードが発行されるような社会になるだろうか。いまは持っていない人が多いように思うが、そうなったとき、先生はいまのような問題についてはどのような予測をするのか。それが質問である。

(ンガウ・ペンホイ) いまはほとんどの人はクレジットカードを持っていないと思う。高い収入があり、安定した仕事に就いている人で持っている人はいるが、多くの人は持っていないと思う。クレジットカードが発行されるかどうかということだが、信用の問題なので、どういうふうになるかはわからないが、もし払えなくなったらどうするのかということを考えると、その人が働いている会社が保証するぐらいではないとカンボジアは信用できるような社会構造ではないと思う。あるいは、クレジットではなく、デビットのほうが先に普及するのではないかという印象だ。